

Interior lighting for vehicle.

Patent number: EP0676311
Publication date: 1995-10-11
Inventor: WEITH RUDOLF (DE)
Applicant: BOSCH GMBH ROBERT (DE)
Classification:
 - international: B60Q3/02
 - european: B60Q3/00
Application number: EP19950101656 19950208
Priority number(s): DE19944407616 19940308

Also published as

EP067631
 DE440761
 EP067631

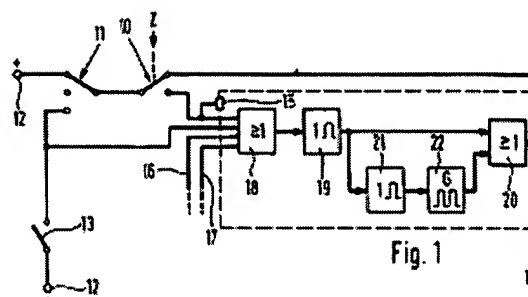
Cited documents:

FR245184
 US504768
 DE413455
 DE420105
 DE430981

Abstract of EP0676311

An interior lamp has a timing circuit (19) triggered by the switch (11) in the on-position. It keeps the light on for a certain period of at least 15 minutes. It is re-triggered by a second switch (13), a door switch, glove box switch or visor switch. It is re-triggered by other electric switch activity of the occupants, e.g. switching the windows or sliding roof or seat adjuster (but only if electric!), or for the fan, the radio, the exterior light or the wipers.

The circuit has a device (21, 22) that flashes the lamp shortly before its time period elapses. The device is triggered by the end flank of the output signal from the timing circuit.



6 family members for:

EP0676311

Derived from 4 applications.

1 Interior lighting for vehicle.

Publication info: **DE4407616 A1** - 1995-09-14

2 Innenbeleuchtung für Fahrzeuge

Publication info: **DE59508369D D1** - 2000-06-29

3 Interior lighting for vehicle.

Publication info: **EP0676311 A2** - 1995-10-11

EP0676311 A3 - 1996-02-07



EP0676311 B1 - 2000-05-24

4 Interior lighting for vehicle.

Publication info: **ES2148358T T3** - 2000-10-16

Interior lighting for vehicle.

Description of EP0676311

STAND DER TECHNIK

Die Erfindung betrifft eine Innenbeleuchtung für Fahrzeuge nach der Gattung des Hauptanspruchs.

Die Innenbeleuchtung von Fahrzeugen, insbesondere Kraftfahrzeugen, weist im allgemeinen drei Betriebsmodi auf, die durch drei Schaltstellungen eines Schalters vorgegeben werden können. In der ersten Schaltstellung ist die Innenbeleuchtung ständig ausgeschaltet, in der zweiten Schaltstellung ständig eingeschaltet und in der dritten Schaltstellung nur bei offener Tür eingeschaltet. Für den letzten Betriebsmodus kann noch ein Zeitglied vorgesehen sein, das nach Schliessen aller Türen die Innenbeleuchtung noch für eine vorgebbare Zeit im eingeschalteten Zustand hält.

Bleibt die Innenbeleuchtung beim Verlassen des Fahrzeugs versehentlich dauernd eingeschaltet, so besteht die Gefahr, dass bei längerer Abwesenheit des Fahrers, z.B. während der Nacht, die Fahrzeugbatterie so weit entladen wird, dass das Fahrzeug nicht mehr gestartet werden kann. Insbesondere bei Innenbeleuchtungen, bei denen die Innenleuchten nach dem Schliessen der Tür noch für eine bestimmte Zeit eingeschaltet bleiben, kann der Fahrer beim Verlassen des Fahrzeugs nicht sofort erkennen, ob dieser Automatikmodus vorliegt oder ob der Betriebsmodus vorliegt, in dem die Innenleuchten ständig eingeschaltet sind.

VORTEILE DER ERFINDUNG

Die erfindungsgemässe Innenbeleuchtung mit den kennzeichnenden Merkmalen des Hauptanspruchs hat demgegenüber den Vorteil, dass auch im Betriebsmodus "dauernd eingeschaltet" die Innenbeleuchtung nach einer vorgebbaren Zeit ausgeschaltet wird, wenn keinerlei Aktivitäten des Fahrers oder einer anderen Person mehr aufgetreten sind. Durch die Wahl einer ausreichend langen Zeitdauer der Haltezeit des Zeitglieds wird gewährleistet, dass die Funktion Dauerlicht im Prinzip erhalten bleibt, dass andererseits jedoch eine gefährliche oder lästige Entladung der Batterie sicher vermieden wird.

Durch die in den Unteransprüchen aufgeführten Massnahmen sind vorteilhafte Weiterbildungen und Verbesserungen der im Anspruch 1 angegebenen Innenbeleuchtung möglich.

Zur Erkennung von Fahreraktivitäten oder Aktivitäten einer anderen Person, die zu einer Verlängerung der Brenndauer der Leuchte führen sollen, ist das Zeitglied in vorteilhafter Weise durch einen Türschalter, Handschuhfachschalter oder Sonnenblendenschalter als weiteren Schalter retriggerbar. Als solcher weiterer Schalter kann auch zweckmässigerweise ein Steuerschalter zur Betätigung eines Fensters, Schiebedachs, Lüfter, Radios, Aussenlichts, Wischers oder Sitzes dienen. Weiterhin kann das Zeitglied durch Betätigung eines Verbrauchers, wie eines Bord-computers oder Zigarettenanzünders, getriggert werden.

Um zu gewährleisten, dass bei eingeschalteter Zündanlage die Leuchte in jedem Falle dauernd eingeschaltet bleibt, ist eine das Zeitglied bei eingeschalteter Zündanlage überbrückende oder unwirksam machende Schalteinrichtung vorgesehen. Eine eingeschaltete Zündanlage ist nämlich in jedem Falle ein Indiz, dass noch Fahreraktivitäten vorliegen.

Es hat sich als zweckmässig erwiesen, das Zeitglied mit einer Einrichtung zur Intervallbetätigung der Leuchte kurz vor oder bei Ablauf der Haltezeit zu versehen. Hierdurch wird der Fahrer oder eine andere Person auf das bevorstehende Ausschalten der Leuchte hingewiesen, so dass zur Verhinderung eines solchen Ausschaltens ein der genannten Auslösevorgänge bewirkt werden kann, wenn ein völliges Ausschalten der Leuchte verhindert werden soll. Diese Einrichtung zur Intervallbetätigung der Leuchte ist zweckmässigerweise durch ein Signalende des Ausgangssignals des Zeitglieds triggerbar.

Die Haltezeit des Zeitglieds beträgt wenigstens 15 Minuten, sie kann jedoch auch beispielsweise 1 Stunde oder mehr betragen. Diese Zeitdauer sollte so bemessen sein, dass einerseits de facto ein Dauerbetrieb der Leuchte erreicht wird, dass andererseits diese Zeit so kurz ist, dass eine wesentliche Belastung der Batterie verhindert wird.

Die wenigstens eine Leuchte und der die Leuchte schaltende Schalter sind in vorteilhafter Weise an wenigstens einer Anschlussstation eines Multiplex-Systems angeschlossen, wobei das Zeitglied in der Anschlussstation oder einer Steuerzentrale des Multiplex-Systems angeordnet ist. Eine Aktivität wenigstens einer weiteren der Anschlussstationen des Multiplex-Systems dient dabei zur Triggerung des Zeitglieds, so dass in einfacher Weise verschiedensten Schalter und Verbraucher zur Feststellung einer Aktivität des Fahrers oder einer weiteren Person herangezogen werden können, ohne dass eine entsprechende zusätzliche Verkabelung erforderlich wäre.

ZEICHNUNG

Zwei Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 ein Blockschaltbild eines ersten Ausführungsbeispiels der Erfindung und

Fig. 2 eine schematische Darstellung eines zweiten Ausführungsbeispiels als Bestandteil eines Multiplex-System

BESCHREIBUNG DER AUSFÜHRUNGSBEISPIELE

Bei dem in Fig. 1 dargestellten ersten Ausführungsbeispiel ist eine Leuchte 9 zur Beleuchtung des Inneren eines Fahrzeugs, beispielsweise eines Kraftfahrzeugs, mit einem Anschluss an Masse und mit dem anderen Anschluss über einen ersten Schalter 10 und einen in Reihe dazu geschalteten zweiten Schalter 11 an den positiven Pol 12 einer nicht dargestellten Fahrzeugbatterie angeschlossen. Der zweite Schalter 11 ist der übliche manuelle Betätigungsschalter für die Innenbeleuchtung und weist drei Schaltstellungen auf, die drei Betriebsmodi entsprechen. In der dargestellten Schaltstellung ist die Leuchte 9 dauernd eingeschaltet, sofern sich der erste Schalter 10 in der dargestellten Schaltstellung befindet. In der zweiten mittleren Schaltstellung des zweiten Schalters 11 ist die Leuchte 9 dauernd ausgeschaltet, und in der dritten unteren Schaltstellung des zweiten Schalters 11 ist die Leuchte 9 nur bei einer geöffneten Tür des Fahrzeugs eingeschaltet, da in dieser Schaltstellung ein Türschalter 13 vor den positiven Pol 12 der Batterie geschaltet ist. Dieser Türschalter 13 ist nur bei geöffneter Tür geschlossen, wobei in der Praxis jeder Tür ein solcher Türschalter 13 zugeordnet ist und alle Türschalter parallelgeschaltet sind. Selbstverständlich können zur Intensivierung der Innenbeleuchtung auch mehrere Leuchten 9 zueinander parallelgeschaltet sein.

Mit Ausnahme des ersten Schalters 10 entspricht die bis-herige Beschreibung einer üblichen Fahrzeug-Innenbeleuchtung. Dieser erste Schalter 10 wird in Abhängigkeit des Betriebszustands der Zündanlage des Fahrzeugs gesteuert. Bei eingeschalteter Zündanlage befindet sich dieser erste Schalter 10 in der dargestellten Schaltstellung. Bei ausgeschalteter Zündanlage verbindet er dagegen den zweiten Schalter 11 mit einem ersten Triggereingang einer Steuerstufe 14 und gleichzeitig mit einem Spannungsversorgungsanschluss 15 dieser Steuerstufe 14. Weitere Triggereingänge der Steuerstufe 14 sind mit dem Türschalter 13 und gegebenenfalls weiteren nicht dargestellten Türschaltern sowie mit weiteren Verbrauchern und Schaltern des Fahrzeugs verbunden, was schematisch durch zwei weitere Triggerleitungen 16, 17 dargestellt ist. Diese weiteren Schalter und Verbraucher sind solche, deren Betätigung eine Aktivität des Fahrers oder einer weiteren Person anzeigen sollen. Hierbei kann es sich beispielsweise um einen Handschuhfachschalter, einen Sonnenblendenschalter, Steuerschalter zur Betätigung eines Fensters, Schiebedachs, Lüfters, Radios, Aussenlichts, Wischers oder Sitzes handeln oder um Verbraucher, wie Bordcomputer, Zigarettenanzünder u. dgl. Bei der vorliegenden Erfindung wird davon ausgegangen, dass der Fahrer oder Beifahrer im Laufe der Zeit wenigstens einen dieser Schalter oder Verbraucher betätigt, wenn er sich noch im Fahrzeug befindet.

Alle Triggereingänge führen zu Eingängen eines ODER-Gatters 18, dessen Ausgang mit dem Triggereingang eines retriggerbaren Zeitglieds 19 verbunden ist. Die Haltezeit dieses Zeitglieds 19 beträgt beispielsweise 1 Stunde, jedoch sind auch kürzere oder längere Haltezeiten möglich. Die Haltezeit sollte jedoch mindestens so lang sein, dass bei einer gewissen Aktivität des Fahrers oder einer weiteren Person im Fahrzeug praktisch eine Dauereinschaltung der Leuchte 9 erreicht wird.

Der Ausgang des Zeitglieds 19 ist einmal direkt mit einem Eingang eines weiteren ODER-Gatters 20 und weiterhin über ein zweites Zeitglied 21 und einen diesem nachgeschalteten astabilen Multivibrator 22 mit einem zweiten Eingang dieses weiteren ODER-Gatters 20 verbunden. Der Ausgang dieses zweiten ODER-Gatters 20 dient zur Stromversorgung, also zum Einschalten der Leuchte 9. Ein in der Praxis hierzu noch erforderlicher Signalverstärker ist zur Vereinfachung nicht dargestellt.

Die Steuerstufe 14 dient dazu, in der dargestellten Schaltstellung des als Innenlichtschalter eingesetzten zweiten Schalters 11 zu gewährleisten, dass die Leuchte 9 nach einer bestimmten Zeit, nämlich der Haltezeit des retriggerbaren Zeitglieds 19, ausgeschaltet wird, wenn keine Aktivität seitens des Fahrers oder einer anderen Person erfolgt, also wenn kein Triggersignal an einen der Eingänge des ODER-Gatters 18 während dieser Haltezeit gelangt. Dies Steuerstufe 14 ist nur bei ausgeschalteter Zündanlage aktiv, also wenn der erste Schalter 10 in der gegenüber der Darstellung von Fig. 1 zweiten Schaltstellung liegt und wenn der zweite Schalter 11 auf Dauereinschaltung der Leuchte 9 gestellt ist, sich also in der dargestellten Schaltstellung befindet. Nur in diesem Falle erfolgt eine Stromversorgung der Steuerstufe 14 über den Spannungsversorgungsanschluss 15. Wird also in der dargestellten Schaltstellung des zweiten Schalters 11 die Zündung ausgeschaltet oder wird bei ausgeschalteter Zündstellung der zweite Schalter in die dargestellte Schaltstellung gelegt, so wird das Zeitglied 19 über das ODER-Gatter 18 getriggert und schaltet die Leuchte 9 während seiner Haltezeit von beispielsweise 1 Stunde für diese Zeit ein. Gelangt während dieser Haltezeit ein weiteres Triggersignal an den Eingang des ODER-Gatters 18 und damit an den Triggereingang des Zeitglieds 19 durch Betätigung eines der eingangs genannten Schalter oder Verbraucher, so erfolgt eine Retriggierung dieses Zeitglieds 19, und die Haltezeit beginnt erneut zu laufen.

Gelangt jedoch während der Haltezeit des ersten Zeitglieds 19 kein weiteres Triggersignal an dessen Eingang, so wird mit der Endflanke des Ausgangssignals dieses Zeitglieds 19 das zweite Zeitglied 21 getriggert, und dieses schaltet während seiner Haltezeit von beispielsweise 10 oder 20 Sekunden den astabilen Multivibrator 22 ein. Dies bewirkt ein periodisches Ausschalten bzw. Flackern der Leuchte 9, wodurch dem Fahrer oder einem anderen Insassen des Fahrzeugs angezeigt wird, dass die Leuchte 9 demnächst erlischt. Der Fahrer oder die andere Person kann nun einen der vorher genannten Schalter oder Verbraucher kurz betätigen, damit die Leuchte 9 weiter leuchtet. In einem einfacheren Ausführungsbeispiel können die Blöcke 21, 22 jedoch auch entfallen.

Die Steuerstufe 14 kann zweckmäßigerweise als Mikrorechner realisiert werden, jedoch ist selbstverständlich auch eine diskrete Schaltung möglich. Die Zahl der angeschlossenen Schalter und Verbraucher zur Triggerung des Zeitglieds 19 ist aus schaltungstechnischen Gründen in der Praxis begrenzt. Im einfachsten Falle sind lediglich der Schalter 10 oder die Türschalter 13 mit einem solchen Triggereingang verbunden, da die Türschalter ohnehin mit dem zweiten Schalter 11 verbunden sind.

Bei dem in Fig. 2 dargestellten Ausführungsbeispiel ist die Elektrik des Fahrzeugs in Form eines Multiplex-Systems realisiert. Ein derartiges Multiplex-System besteht aus einer alle Verbraucher und Schalter verbindenden Multiplex-Leitung 23, wobei eine Vielzahl von Anschlussstationen 24 an diese Multiplex-Leitung 23 angeschlossen sind, über die ihrerseits wieder Schalter und Verbraucher über die Multiplex-Leitung 23 miteinander kommunizieren können. Eine Steuerzentrale 25 steuert die Grundfunktionen des Multiplex-Systems. Bei entsprechender Intelligenz der Anschlussstationen 24 kann auch auf eine Steuerzentrale 25 verzichtet werden. Ein derartiges Multiplex-System beispielsweise im Fachbuch "Kraftfahrtechnisches Taschenbuch" der Anmeldein, 21. Auflage, Düsseldorf, VDI-Verlag 1991, Seite 776, beschrieben.

Eine der Anschlussstationen 24 ist mit dem Schalter 11 und der Leuchte 9 verbunden und enthält die Steuerstufe 14, oder es sind entsprechende Funktionen dieser Steuerstufe 14 in einem Mikrorechner dieser Anschlussstation realisiert. Prinzipiell könnten die Steuerstufe 14 oder entsprechende Funktionen auch in der Steuerzentrale 25 enthalten sein. Der Schalter 10 kann entfallen, da die Anschlussstation 24 zur Steuerung der Leuchte 9 über die Multiplex-Leitung 23 erfährt, ob die Zündanlage eingeschaltet ist. Die Zuführung von Triggerleitungen kann ebenfalls entfallen, da auch hier über die Multiplex-Leitung 23 entsprechende Aktivitäten anderer Anschlussstationen 24 erkannt werden und zu einer Triggerung des Zeitglieds verwendet werden. Die Türschalter können mit der gleichen oder mit einer anderen Anschlussstation verbunden sein.

Interior lighting for vehicle.

Claims of EP0676311

1. Innenbeleuchtung für Fahrzeuge mit wenigstens einer Leuchte und einem Schalter, der wenigstens eine Einschaltstellung und eine Ausschaltstellung für die Leuchte aufweist, dadurch gekennzeichnet, dass ein durch d Schalter (11) bei Vorgabe der Einschaltstellung triggerbares Zeitglied (19) vorgesehen ist, das während seiner Haltezeit die Leuchte (9) im eingeschalteten Zustand hält, und dass das Zeitglied (19) durch wenigstens einen weiteren Schalter (13) oder Verbraucher retriggerbar ist.
2. Innenbeleuchtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass als weiterer Schalter (13) wenigstens ein Türschalter, Handschuhfachschalter oder Sonnenblenden-schalter vorgesehen ist.
3. Innenbeleuchtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass als weiterer Schalter wenigstens ein Steuerschalter zur Betätigung eines Fensters, Schiebedachs, Lüfters, Radios, Aussenlichts, Wischers oder Sitzes vorgesehen ist.
4. Innenbeleuchtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass als Verbraucher ein Bordcomputer oder Zigarettenanzünder vorgesehen ist.
5. Innenbeleuchtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine das Zeitglied (19) bei eingeschalteter Zündanlage überbrückende oder unwirksam machende Schalteinrichtung (10) vorgesehen ist.
6. Innenbeleuchtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Zeitglied (19) mit einer Einrichtung (21, 22) zur Intervallbetätigung der Leuchte (9) kurz vor oder bei Ablauf der Haltezeit vorgesehen ist.
7. Innenbeleuchtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Einrichtung (21, 22) zur Intervallbetätigung der Leuchte (9) durch ein Signal ende des Ausgangssignals des Zeitglieds (19) triggerbar ist.
8. Innenbeleuchtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Haltezeit des Zeitglieds (19) wenigstens 15 Minuten beträgt.
9. Innenbeleuchtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Leuchte (9) oder der die Leuchte schaltende Schalter (11) an wenigstens eine Anschlussstation (24) eines Multiplex-Systems angeschlossen sind, und dass das Zeitglied (19) in der Anschlussstation (24) oder in einer Steuerzentrale (25) des Multiplex-Systems angeordnet ist, wobei eine Aktivität wenigstens einer weiteren der Anschlussstationen (24) des Multiplex-Systems zur Triggerung des Zeitglieds (19) vorgesehen ist.
10. Innenbeleuchtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, gekennzeichnet durch die Ausführung mit einem Mikrorechner.